Deutscher Bundestag Drucksache 17/8066
17. Wahlperiode 02. 12. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Monika Lazar und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verringerung der Kapazität des Leipziger Güterrings durch Netzergänzende Maßnahmen beim City-Tunnel Leipzig

Unter der Bezeichnung „City-Tunnel Leipzig – Netzergänzende Maßnahmen im Abschnitt Engelsdorf (a)–Gaschwitz (a)“ erging am 15. Juni 2011 der Planfeststellungsbeschluss für Baumaßnahmen am östlichen Abschnitt des Leipziger Güterrings und zur Einbindung des City-Tunnels in östliche bzw. südöstliche Richtung.

Neben der Einbindung der neuen Tunnelstrecke in das bestehende Streckennetz sind vor allem massive Rückbauten Gegenstand der Netzergänzenden Maßnahmen. So soll der bisher viergleisige östliche Güterring abschnittsweise auf zwei Gleise zurückgebaut werden. Dies betrifft den Abschnitt zwischen Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Connewitz. Der Personenverkehr soll hier künftig über das östliche Gleispaar (Strecke 6361) abgewickelt werden. Im weiteren Streckenverlauf entfällt im Abschnitt Connewitz–Gaschwitz eines von heute vier Gleisen.

Ganz aufgegeben wird nach dem Planfeststellungsbeschluss die Strecke 6361 zwischen dem Hauptbahnhof und Leipzig-Stötteritz, womit die Möglichkeit entfällt, Züge in der Relation Nürnberg–Hof–Leipzig oder Zwickau–Leipzig oberirdisch um die Innenstadt herum in den Hauptbahnhof zu fahren. Damit wird die betriebliche Flexibilität insbesondere bei Betriebsstörungen und Unregelmäßigkeiten im City-Tunnel empfindlich eingeschränkt, da der Umweg über die „Waldbahn“ (via Plagwitz) wegen abschnittsweiser Eingleisigkeit nur bedingt aufnahmefähig ist.

Besonders gravierend wirkt sich der Infrastrukturrückbau auf die Kapazität des östlichen Leipziger Güterrings aus.

Obwohl die vorhandenen vier Gleise die Entmischung von Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr ermöglicht hätten, soll künftig der Mischverkehr über zwei Gleise abgewickelt werden.

Dabei muss davon ausgegangen werden, dass der Leipziger Güterring in diesem Abschnitt künftig deutlich mehr Güterverkehr aufnehmen muss, so jedenfalls sehen es die Planungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) für den so genannten Ostkorridor vor.

Mit dem Ostkorridor soll über Uelzen–Stendal–Magdeburg–Leipzig–Hof–Regensburg eine weitere leistungsfähige Nord-Süd-Strecke geschaffen werden, die insbesondere Kapazitäten für den wachsenden Seehafenhinterlandverkehr schafft.

Der DB-Konzern verfolgt den Ausbau des Ostkorridors erst seit der Präsentation des Wachstumsprogramms im Jahr 2009.

Die Planungen zum Bau des City-Tunnels Leipzig reichen dagegen bis in die Mitte der 90er-Jahre zurück.

Die Einwendungen verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen den massiven Rückbau von Kapazitäten wurden vom Eisenbahn-Bundesamt mit dem Verweis auf Kapazitätsberechnungen und die Berücksichtigung der Verkehrsprognosen der Bundesverkehrswegeplanung zurückgewiesen. Allerdings ist anzunehmen, dass der sich abzeichnende Bedeutungszuwachs des Leipziger Güterrings als Bestandteil des Ostkorridors hierbei unberücksichtigt blieb.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Von welcher Zugbelegung wird bei den Kapazitätsberechnungen des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) im erwähnten Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt Leipzig-Anger–Gaschwitz perspektivisch ausgegangen (bitte nach Zuggattungen aufschlüsseln), und welche Verkehrsprognose ist dabei hinterlegt?

2. Wurde bei den Kapazitätsberechnungen des EBA die Fertigstellung des sogenannten Ostkorridors und damit zusätzliches Aufkommen im Schienengüterverkehr unterstellt?

   Wenn nein, warum nicht?

3. Welche Zugbelegung ergibt sich heute zwischen Leipzig-Anger und Gaschwitz (bitte nach Zuggattungen und abschnittsweise aufschlüsseln)?

4. Von welcher Zugbelegung muss nach Eröffnung des City-Tunnels ausgegangen werden (bitte nach Zuggattungen und abschnittsweise aufschlüsseln)?

5. Welche rechnerische Kapazität hätte der Leipziger Güterring bei Beibehaltung der Viergleisigkeit im modernisierten Zustand?

6. Welche Varianten wurden vom Vorhabenträger gegeneinander abgewogen, und welche Rolle spielte dabei die Auslegung auf eine möglichst hohe Kapazität für den Schienengüterverkehr?

7. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Mehrkosten die Beibehaltung der beiden zweigleisigen Strecken (6375, 6361) im genannten Abschnitt verursacht hätte und welche baulichen Anpassungen dafür notwendig wären?

8. Von welchen Gesamtkosten ist bei den „Netzergänzenden Maßnahmen“ im besagten Abschnitt auszugehen, und welcher Anteil wird über das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) bzw. von der DB AG finanziert?

9. Erfolgt der Ausbau bzw. Rückbau auf zwei bzw. drei Gleise zwischen Leipzig-Anger und Gaschwitz so, dass zu einem späteren Zeitpunkt der viergleisige Zustand wiederhergestellt werden kann, ohne dass die Lage der bestehenden Gleise verändert werden muss?

   Wenn nein, welche Anpassungen und baulichen Maßnahmen wären dafür notwendig, und welche Kosten würden dafür anfallen?

10. Welchen Regellaufweg sollen Güterzüge im Raum Leipzig nehmen, wenn der Ostkorridor fertiggestellt ist (bitte beide Richtungen benennen)?

11. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der östliche Leipziger Güterring nach Realisierung des Ostkorridors deutlich stärker mit Güterzügen belegt sein wird, als das heute der Fall ist?

    Wenn nein, warum nicht?

12. Stimmt die Bundesregierung weiterhin zu, dass der Laufweg über Plagwitz (Waldbahn) wegen abschnittsweiser Eingleisigkeit und Konflikten im Bereich Markkleeberg (Lärm) nur sehr eingeschränkt für den Schienengüterverkehr zur Verfügung steht?

    Wenn nein, warum nicht?

13. Von welchem zusätzlichen Aufkommen im Schienengüterverkehr geht die Bundesregierung im Jahr 2020 auf dem Ostkorridor aus, und welche Zugbelegung ergibt sich daraus für den Leipziger Güterring?

14. Wie ist die Realisierung des Ostkorridors im Wachstumsprogramm der DB AG zeitlich eingeordnet?

15. Bis wann soll die Strecke Uelzen–Stendal vollständig zweigleisig ausgebaut sein?

16. Erfolgt der Ausbau zwischen Uelzen und Stendal abschnittsweise?

    Wenn ja, welche Abschnitte sollen bis wann ausgebaut sein?

17. Hält die Bundesregierung die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg (südlicher Abschnitt des Ostkorridors) nach § 6 BSWAG für möglich und angebracht?

Berlin, den 2. Dezember 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333